2015D20765

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake de geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 juni 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 543), het verslag van de Transportraad van 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 537), de antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 534) en het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek (Kamerstuk 29 362, nr. 240) en het schriftelijk overleg daarover (Kamerstuk 29 362, nr. 242).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave **blz.**

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voorliggende stukken. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken. Deze leden hebben hierover een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

Geannoteerde agenda Transportraad 11 juni 2015

Vierde Spoorpakket

De leden van de VVD-fractie constateren dat onder het voorzitterschap van Letland de politieke pijler onder het Vierde Spoorpakket (de marktpijler) een wat liberalere dimensie krijgt. Wanneer kan de Kamer hier meer informatie over verwachten?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat een algemene oriëntatie over de voorstellen van de marktpijler tijdens de Transportraad van juni, zoals eerst voorzien door het Letse voorzitterschap, niet haalbaar bleek omdat de besprekingen meer tijd vergen. Het Letse voorzitterschap zal daarom tijdens de Transportraad een voortgangsverslag presenteren. Kan de Staatssecretaris hier een nadere toelichting op geven? Waarom vergen deze besprekingen meer tijd?

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de nieuwe compromistekst over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor – de verplichte aanbesteding van vervoerconcessies – wordt gezocht naar een oplossing die meer mogelijkheden moet bieden voor lidstaten om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. De basisregel van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies blijft daarbij het uitgangspunt. Welke voorwaarden betreft het hier? De voorwaarden kunnen naar inzicht van deze leden niet van dien aard zijn dat ze de liberalisering de facto tegen kunnen gaan in Nederland. Is de Staatssecretaris bereid erop toe te zien dat Nederland hier niet uit de pas loopt met het buitenland, wat een verslechtering zou betekenen van de

concurrentiepositie van Nederland en daarmee de kwaliteit van het spoorvervoer?

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het nog lukt de technische pijler van het Vierde Spoorpakket onder het Letse voorzitterschap af te ronden.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat in de nieuwe compromistekst over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket gezocht wordt naar «een oplossing die meer mogelijkheden moet bieden voor lidstaten om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. De basisregel van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies blijft daarbij het uitgangspunt». De aan het woord zijnde leden vragen de Staatssecretaris welke mogelijkheden de revue passeren, wat de Nederlandse positie hierbij is en hoe kansrijk de afzonderlijke mogelijkheden zijn. Tevens vragen deze leden naar het draagvlak in Europa voor het aan de orde stellen van het uitgangspunt van verplichte aanbesteding.

De leden van de PvdA-fractie lezen even verderop: «Nederland tracht daarom een uitzondering op verplichte aanbesteding te bewerkstelligen voor vervoerconcessies waarin met prestatie-eisen wordt gewerkt». Indien aan deze wens van Nederland wordt voldaan, kan een nieuwe concessie dan wederom – op vergelijkbare wijze als de laatst verleende concessie – onderhands gegund worden? Zijn er ook nog andere mogelijkheden om onder de verplichte aanbesteding uit te komen?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag van de vorige Transportraad: «De kleinere lidstaten met een klein spoorwegnet, zoals Luxemburg, Litouwen, Estland en Ierland, zijn van mening dat «*one size fits all*» niet een ideale oplossing is bij marktopening. Zij pleitten ervoor om rekening te houden met nationale verschillen en mogelijkheden voor differentiatie. Het direct gunnen van contracten moet mogelijk blijven in uitzonderingsgevallen.» Wat is de Nederlandse positie op dit specifieke onderwerp? Steunt de Staatssecretaris deze kleinere lidstaten, en is zij van mening dat de uitzonderingsgevallen alleen in «kleinere lidstaten» aan de orde zijn, zoals het in het voorstel lijkt?

In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie naar het verdere tijdpad van de onderhandelingen. Deze leden vragen de Staatssecretaris aan te geven wanneer ze verwacht dat de Transportraad een standpunt zal innemen en wanneer de onderhandelingen met het Europees parlement van start kunnen gaan. Bovendien vragen deze leden op welke wijze de Staatssecretaris het voorzitterschap zal benutten om op een voor Nederland bevredigende wijze dit dossier verder te brengen.

Passagiersrechten luchtvaart

De leden van de VVD-fractie hebben nog een vraag over de herziening van de Verordening Passagiersrechten luchtvaart. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de herziening niet juist voor extra financiële lasten zorgt voor de luchtvaartsector?

Technische eisen binnenvaartschepen

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan bevestigen dat het richtlijnvoorstel er in essentie om draait de Europese Binnenvaartunie (EBU) en de Europese Schippersorganisatie (ESO) in de gelegenheid te stellen de sloopfondsen voor vergroening van de binnenvaart conform EU-wet- en regelgeving mogelijk te maken. Is het mogelijk om oude

schepen daarbij de keuze te geven, of vergroening ofwel uitkoop? Hoe staat het met de technische eisen ten aanzien van binnenvaartschepen? Deze eisen gaan volgens deze leden niet gelden voor bestaande schepen, er komt een overgangstermijn. Hoe pakt dit uit in het geval van toekomstige verbouwing van een schip?

De leden van de VVD-fractie lezen dat er in juni een politiek compromis moet komen over een nieuw comité dat de technische standaard moet onderhouden voor de binnenvaartvloot, het Comité Européen pour l'elaboration des Standards dans le domaine de la Navigation Interieure (CESNI). Als de regels van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) leidend zijn voor deze standaard, is dit het moment om te pleiten voor een afslanking van de regels aangaande de binnenvaart. Wat is de inzet van de Minister hierbij?

Verslag Transportraad 13 maart 2015

Burgerluchtvaart boven conflictgebieden

De leden van de VVD-fractie lezen dat een taskforce van de Internationale Burgluchtvaartorganisatie (ICAO) een aantal aanbevelingen heeft gedaan om de veiligheid van burgers en luchtvaartmaatschappijen beter te beschermen, maar dat de meeste van deze aanbevelingen pas over een of twee jaar geïmplementeerd kunnen worden. Waarom gaat dit één tot twee jaar duren? Wat gaat er op korte termijn gebeuren? Welke oplossingen worden er verkend en kunnen de consequenties hiervan in kaart worden gebracht? Het is urgent, zo lezen deze leden in het verslag, dat de Europese Unie nu ook extra maatregelen neemt. Welke extra maatregelen betreft het hier? Wat zijn hiervan de consequenties?

Luchtvaartakkoord EU – Golfstaten

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris inzicht kan geven in de inzet, voortgang en resterende duur van de onderhandelingen over de herziening van het verdrag met de zogenoemde Gulf carriers. Welke opties liggen nu in het onderhandelakkoord voor? Is er hierbij een verschil tussen de uitwerking van het personen- en het vrachtvervoer? Zo nee, waarom niet? Wat is het voorziene tijdpad? Zit er enig licht tussen de Nederlandse en de Europese inzet voor de onderhandelingen voor het verdrag? Dit naar aanleiding van de recente beslissing van de Franse overheid om alsnog extra landingsrechten aan Qatar Airways op het vliegveld Nice te verlenen. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris deze beslissing van de Fransen in het licht van de Europese onderhandelingen? Wordt hiermee niet de Europese inzet ondermijnd en wat betekent dit voor de Nederlandse inzet? Zijn er afspraken gemaakt in Europees verband om, net als Nederland, zolang de onderhandelingen duren, tijdelijk een pas op de plaats te maken als het gaat om uitbreiding van de landingsrechten? Hoe hard en tijdelijk zijn deze afspraken? En wordt hierbij ook gekeken naar het onderscheid tussen personen- en vrachtvervoer?

Antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015

Single European Sky

De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal aanvullende vragen inzake Single European Sky (SES). Deze leden herhalen het standpunt dat het zeer schadelijk is dat een bilateraal dispuut de voortgang op dit dossier gijzelt. Wat is de stand van zaken ten opzichte van SES2+? Kan de

Staatssecretaris aangeven wat voor andere mogelijkheden precies worden verkend in samenspraak met de Europese Commissie om de implementatie van één Europees luchtruim verder te brengen tijdens het Nederlandse voorzitterschap?

Wegtransport

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister samen met collega's van SZW, EZ en Financiën de ontwikkelingen in de toepassing van de Duitse wetgeving over transitvervoer op de voet volgt. Wat is de stand van zaken voor wat betreft de invoering van het minimumloon in Duitsland? Is er inzicht in de consequenties qua administratieve lasten van de invoering van het minimumloon in Duitsland voor het Nederlandse bedrijfsleven? Deze leden constateren dat Frankrijk een soortgelijk voornemen heeft. Is er al zicht op de inhoud, werking en het voorziene tijdpad van het Franse voornemen inzake het minimumloon?

Verder vragen de leden van de VVD-fractie of er al voortgang is geboekt met de Duitse deelstaten en België inzake Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties (LZV's). Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Minister een officieel standpunt verwacht van de Europese Commissie over de vraag of de Duitse tol op de wegen conflicteert met het Europese recht. Onderneemt de Minister samen met haar collega's uit de andere buurlanden van Duitsland voorafgaand aan de standpuntbepaling nog stappen richting de Europese Commissie of Duitsland? Overweegt de Minister om samen met Oostenrijk nadere juridische stappen te zetten? Zo nee, waarom niet? Op welke andere manieren wordt er nu actie ondernomen tegen de Duitse tol? Klopt het dat de eerder aangekondigde tol per water en lucht definitief van de baan zijn? Zo nee, wanneer verwacht de Minister hierover meer duidelijkheid?

De leden van de VVD-fractie constateren dat inmiddels ook België heeft aangekondigd om een Vlaamse kilometerbeprijzing door te voeren voor vracht- en mogelijk personenvervoer. Deze leden zijn, net als de Minister, niet blij met dit voornemen omdat dit de interne markt belemmert. Kan de Minister een inschatting maken van de financiële consequenties van de Belgische voornemens voor het Nederlandse personenvervoer en vrachtvervoer? Wanneer komt er meer duidelijkheid over het Belgische plan? Zal België in de voetsporen van Duitsland treden en, in tegenspraak met het Europese recht, zijn eigen burgers compenseren via de Belgische belastingen? Zo ja, wat gaat de Minister hiertegen doen? Wanneer gaat de Minister in gesprek met haar Vlaamse collega en zou zij de Kamer willen informeren over de resultaten van deze overleggen? Heeft de Minister al kunnen beoordelen of en in hoeverre de voorgenomen Belgische tol voldoet aan de geldende Europese tolrichtlijn? Zo nee, wanneer verwacht zij dit wel te kunnen doen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Belgische overheid het Eurovignet-verdrag al heeft opgezegd. Dat moet volgens deze leden uiterlijk negen maanden voorafgaand aan de invoering van de kilometerheffing. Wat zou een dergelijke opzegging van het Eurovignet-verdrag betekenen voor het verdrag zelf en voor Nederland? En belangrijker, wat zou het betekenen voor de lasten voor Nederlandse vrachtvervoerders? Klopt de stelling dat hierdoor mogelijk de motorrijtuigenbelastingen (MRB) voor vrachtauto's moet worden verhoogd? Wanneer verwacht de Minister hier meer duidelijkheid over te kunnen geven? Wanneer worden de onderhandelingen over de tarieven afgerond en wat zijn de uitkomsten hiervan?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er in de ons omliggende landen voortdurend wordt nagedacht over tol op wegen en andere modaliteiten. Wat is de laatste stand van zaken in zowel Duitsland als België op dit thema? Is er inmiddels een formele reactie van de Europese Commissie op de Duitse tolplannen? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor het verdere proces? Zo nee, wat is de status van de uitspraken van de voorzitter van de Europese Commissie in de Süddeutsche Zeitung?

De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de voorgenomen plannen van België en Duitsland met betrekking tot tolheffing. Zij wijzen, nogmaals, op de ingrijpende consequenties die deze plannen kunnen hebben voor onder andere bewoners in de grensregio en de logistieke sector, en wijzen op de kwetsbare positie van Nederland wanneer het omringd wordt door landen met een discriminatoire tolheffing. Deze leden doen dan ook een klemmend beroep op de Minister om meer te doen dan het afwachten van besluiten van de Europese Commissie, zoals ze nu heeft aangegeven te doen. Deelt de Minister deze urgentie en is zij bereid alles in het werk te stellen om Duitsland en België af te laten zien van deze discriminatoire tolheffing? Zo ja, kan zij aangeven wat zij hieraan gaat doen? Heeft de Minister berekend wat de kosten zijn voor Nederlandse burgers en het bedrijfsleven als de plannen in Duitsland en België worden doorgevoerd?

Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven wanneer we toekunnen naar één (digitale) vrachtbrief voor alle vervoersmodaliteiten? Wat is daarvoor nodig en wat is de Nederlandse inzet in dezen? Gaat de Minister zich proactief inzetten om het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) zo snel mogelijk door alle lidstaten te laten ondertekenen?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Minister de aanpassing van internationale regelgeving (op het gebied van het meer harmoniseren van wetgevende kaders voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer) wil bevorderen. Deze leden vragen de Minister naar de inmiddels hiermee geboekte voortgang. Ook lezen deze leden dat Nederland zich «maximaal zal inspannen om waar het kan de Europese Commissie actief te ondersteunen door concrete nieuwe suggesties aan te dragen voor het aanpassen van regelgeving om de EU-regeldruk te verminderen». De leden van de PvdA-fractie vragen in dit kader welke suggesties de Minister reeds heeft gedaan, en welke suggesties zij binnenkort zal doen. Past het binnen de agenda van de aankomende Transportraad om het harmoniseren van bestaande en het schrappen van overbodige (Europese) regels aan de orde te stellen, en zo ja, is de Minister voornemens dat te doen? Ook vragen deze leden naar de betrokkenheid van de Kamer hierbij, omdat een regel vanuit de ene politieke visie overbodig kan zijn, terwijl die vanuit een andere visie juist van groot belang is.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen wat het belang is van de bijeenkomst over de Transeuropese Vervoersnetwerken (TEN-T) op 22 en 23 juni in Riga. Wordt deze bijeenkomst door de bewindspersonen bijgewoond? Wat is de insteek van Nederland? Op welke wijze geeft Nederland, naast deze bijeenkomst, de lobby op dit dossier vorm en wat zijn tot op heden de resultaten?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de Kamer een overzicht kan ontvangen van de inschrijvingen op de Faciliteit Europese Verbinding (CEF) en TEN-T. Klopt het dat de CEF-gelden al overschreven zijn in Nederland? Zo ja, waar heeft dat mee te maken?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de ontwikkelingen in China worden gevolgd als het gaat om het aanleggen van een nieuwe zijderoute van China naar Griekenland. Deze leden hebben vernomen dat de Eurocommissaris van Transport voor de aanleg van deze spoorlijn is. Hoe kijken de Minister en de Staatssecretaris aan tegen deze spoorlijn? Kan een dergelijke spoorlijn de positie van onze havens ondermijnen?

De leden van de VVD-fractie vragen verder wat de stand van zaken is van Shift2Rail. Kan de Kamer daar een update over ontvangen?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens hoe het staat met het milieubeleid inzake de uitstoot van de binnenvaart. Is de Minister bereid om de Eurocommissaris van Transport te vragen om hier pas op de plaats te maken en de binnenvaart meer tijd te geven om aan nieuwe milieuregels inzake uitstoot te voldoen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben onlangs berichten gelezen dat de controles op het Europese vrachtverkeer niet in orde zouden zijn. Het schijnt dat er steeds minder kans is om transportondernemers aan te pakken die zich herhaaldelijk niet aan de rij- en rusttijdenregels houden, hun wagenpark slecht onderhouden of hun chauffeurs met overbeladen vrachtwagens de weg opsturen. Deze leden vragen of de Minister dit beeld herkent en hoe zij de Nederlandse situatie beoordeelt. Zijn er knelpunten in de wet- en regelgeving die de controle op zowel binnenlandse als buitenlandse transportondernemers in Nederland belemmeren? In hoeverre is een gebrekkige gegevensuitwisseling tussen inspectiediensten een probleem? Als dit een probleem is, wat is de Nederlandse inzet dan in dezen? Klopt het dat sommige Europese landen door geldgebrek hun inspectie hebben opgedoekt en de politie niet capabel genoeg is om fraude met tachografen op te sporen? Zo ja, ondermijnt dit niet het gelijke speelveld? Welke inzet gaat de Minister plegen om dit onderwerp bij haar Europese collega's onder de aandacht te brengen? En hoe kan de handhaving van de regels worden verbeterd? Waar zet de Minister op in en op welke wijze worden er in Europees verband afspraken over gemaakt?

De leden van de VVD-fractie vragen wederom aandacht voor een uniforme interpretatie van de rij- en rusttijdenverordening. Dit naar aanleiding van de Franse wet die chauffeurs verbiedt om de normale weekendrust van 45 uur door te brengen in het voertuig. Ook België lijkt deze lijn te volgen. Hierdoor is er geen level playing field in de hele EU. Hoe ziet de Minister dit en is zij bereid om hier aandacht voor te vragen?

De leden van de VVD-fractie lezen in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Visser (VVD) (documentnummer 2015D20416) over het bericht dat een geflitste buitenlandse bestuurder vaak vrijuit gaat dat twaalf landen de CBE-richtlijn (EU-richtlijn 2015/413), ondanks de deadline van 6 mei 2015, nog niet hebben geïmplementeerd. Kan de Minister aangeven waarom niet en is zij bereid om dit bij haar collega's aan de orde te stellen? En wat betekent de uitspraak van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State inzake het Kaderbesluit 2005/214/JBZ inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse rekening op geldelijke sancties voor de handhaving in Europees verband van de rij- en rusttijdenwet? En wat betekent deze uitspraak voor de situatie in Nederland? Wanneer is de wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke

sancties en beslissingen voorzien en kan er tot die tijd wel worden gehandhaafd op overtredingen door buitenlandse kentekens?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat er straks openheid wordt bedongen voor wat betreft financiële relaties tussen overheid en havens. Heeft de Minister inzicht in de gevolgen hiervan als dit van kracht wordt? Worden er bijvoorbeeld sancties opgelegd als lidstaten weigeren? Als er staatssteun wordt gegeven aan havens, zijn er dan mogelijkheden om daar iets tegen te doen? Hoe staat het met het EU-onderzoek naar de havenfinanciering in diverse EU-lidstaten?

De leden van de VVD-fractie achten het van fundamenteel belang dat de reikwijdte van de EU-Havenverordening zo breed mogelijk is. Dit betekent dat niet alleen de TEN-T-havens onder de bepalingen van de verordening moeten vallen, maar alle havens in de lidstaten van de EU. Alleen zo kan een Europees gelijk speelveld worden gecreëerd. Is hier zicht op? Krijgt het haventoezicht vorm op Europees niveau of zijn de lidstaten zelf verantwoordelijk? Wat is de insteek van de Minister in dezen? Kan de Minister dit toelichten? Wat is de planning van het verdere proces? Wanneer beginnen de onderhandelingen met het Europees parlement? Maakt havendienstenbeleid deel uit van de EU-havenverordening?

De leden van de VVD-fractie steunen het standpunt van de Minister dat het aantal maritieme dienstverleners niet mag worden beperkt. Dit zou betekenen dat Nederlandse maritieme dienstverleners hun diensten niet meer over de grens kunnen aanbieden. Dit lijkt op marktafscherming, wat zeer onwenselijk is. Kan de Minister hierop reflecteren? Wat betekent het verder dat diensten als beloodsing, roeiers en baggeren zullen worden uitgesloten? Wat betekent het voor de Nederlandse baggeraars als zij wel of niet als havendienst worden aangemerkt? Leidt dit tot toenemende lasten?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Europese Rekenkamer harde conclusies heeft getrokken over de Europese gelden die naar de binnenvaart zijn gegaan. De Europese inspanningen om vrachtvervoer te verplaatsen naar het water hebben weinig vooruitgang opgeleverd. Gaat de Minister dit bij de Transportraad aan de orde stellen? En zou dit kunnen leiden tot een nieuw Europees toetsingskader waarmee projecten beter kunnen worden beoordeeld?

De leden van de VVD-fractie hebben onlangs via de media vernomen dat de Europese Commissie de tachograaf die de rij- en rusttijden registreert voor vrachtwagens nu ook wil verplichten voor bestelauto's die per keer een paar kilometer rijden. Heeft de Minister kennisgenomen van dit bericht en is zij bekend met dit voornemen? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een dergelijke maatregel compleet overbodig is en ondernemers alleen maar op kosten jaagt. Deelt de Minister deze mening? Zo nee, waarom niet? Hoe verhoudt een dergelijke maatregel zich in haar ogen met het Nederlandse uitgangspunt dat (arbo)regelgeving gebaseerd moet zijn op doelen in plaats van middelvoorschrijving? Hoe verhoudt een dergelijke maatregel zich in haar ogen met het voornemen van de Europese Commissie om tot betere regelgeving te komen door middel van «Better Regulation»? Kan de Minister aangeven of er actie ondernomen is en gaat worden tegen dit kostbare plan dat desastreus kan uitwerken voor bijvoorbeeld het midden- en kleinbedrijf, en zo ja, welke?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat Nederlandse vervoerders steeds vaker meemaken dat verstekelingen zich in of onder hun vrachtauto schuilhouden om de oversteek naar Engeland te maken, wat voor grote onrust zorgt binnen de transportsector aangezien

onschuldige chauffeurs en ondernemers hiermee worden geconfronteerd. In hoeverre staat dit probleem nu op de agenda? Kan de Minister aangeven wat de mogelijkheden zijn om dit op te lossen en wat er op korte termijn kan worden verbeterd?

II Reactie van de bewindspersonen